

A-274-74

A-274-74

**The Queen (Appellant) (Defendant)**

v.

**Irish Shipping Ltd. (Respondent) (Plaintiff)**

and

**Leslie Arthur Davis Jones and Arthur Joseph Warren and Pacific Pilotage Authority (Respondents) (Defendants)**

Court of Appeal, Pratte and Urie JJ. and Smith D.J.—Vancouver, November 25 and 26, 1975.

*Practice—Maritime law—Trial Division directing witness to answer questions put to him when examined for discovery—Questions seeking expression of opinion by expert—Whether questions come within exception to rule against asking experts for opinion on discovery—Federal Court Rules 465 and 482.*

This is an appeal from an order of the Trial Division directing an expert witness to answer two questions put to him on discovery. The Trial Judge held that the questions seek an expression of opinion by the expert; respondent concedes that, generally, one is not permitted to ask an expert's opinion on discovery, except when the expert is asked his opinion when the exercise of his expertise is put in issue by facts alleged in the pleadings.

*Held*, allowing the appeal, even assuming that there is no difference between this Court's Rules, and those of the British Columbia Supreme Court on the subject, and that the British Columbia Appeal Court decisions invoked by respondent should be followed here, the two questions fall outside the exception. Since the questions did not relate to the "traffic separation scheme", the fact that the captain's expertise, as one involved therein, was put in issue does not render permissible the questions. And the allegation of negligence does not raise such issue.

*Westcoast Transmission Co. Ltd. v. Canadian Phoenix Steel and Pipe Limited* [1971] 1 W.W.R. 241 and *Shickele v. Rousseau* (1966) 55 W.W.R. 568, discussed.

APPEAL.

COUNSEL:

*G. O. Eggertson* for appellant.*P. D. Lowry* for respondent Irish Shipping Ltd.**La Reine (Appelante) (Défenderesse)**

c.

**Irish Shipping Ltd. (Intimée) (Demanderesse)**

et

**Leslie Arthur Davis Jones et Arthur Joseph Warren et l'Administration de pilotage du Pacifique (Intimés) (Défendeurs)**

Cour d'appel, les juges Pratte et Urie et le juge suppléant Smith—Vancouver, les 25 et 26 novembre 1975.

*Pratique—Droit maritime—La Division de première instance enjoint le témoin de répondre à des questions qui lui ont été posées au cours de son interrogatoire préalable—Les questions cherchaient à obtenir l'opinion d'un expert—Les questions font-elles partie de l'exception à la règle voulant qu'on ne demande pas l'opinion d'un expert qui subit un interrogatoire préalable?—Règles 465 et 482 de la Cour fédérale.*

Il s'agit d'un appel d'un jugement de la Division de première instance enjoignant un témoin expert de répondre à deux questions qui lui ont été posées au cours de son interrogatoire préalable. Le juge de première instance a décidé que ces questions recherchaient l'avis d'un expert; l'intimée a admis que, d'une façon générale, il n'est pas permis de demander l'opinion d'un expert qui subit un interrogatoire préalable sauf lorsque l'application de ses connaissances techniques est mise en doute par les faits allégués dans les plaidoyers.

*Arrêt*: l'appel est accueilli; même en supposant qu'il n'existe aucune différence entre les Règles de cette cour et celles de la Cour suprême de la Colombie-Britannique sur le sujet, et que cette cour doit suivre les décisions de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique qu'invoque l'intimée, les deux questions ne relèvent pas de l'exception. Puisque les questions ne se rapportaient pas au «dispositif de séparation du trafic», elles ne sont pas admissibles du fait qu'on ait mis en doute les connaissances techniques du capitaine à titre d'intéressé. Et l'allégation concluant à la négligence n'a pas mis en doute les connaissances techniques du capitaine.

Arrêts discutés: *Westcoast Transmission Co. Ltd. c. Canadian Phoenix Steel and Pipe Limited* [1971] 1 W.W.R. 241 et *Shickele c. Rousseau* (1966) 55 W.W.R. 568.

i APPEL.

AVOCATS:

*G. O. Eggertson* pour l'appelante.*P. D. Lowry* pour l'intimée, Irish Shipping Ltd.

## SOLICITORS:

*Deputy Attorney General of Canada* for appellant.

*Macrae, Montgomery, Hill and Cunningham,* Vancouver, for respondent Irish Shipping Ltd. <sup>a</sup>

*Bull, Housser & Tupper,* Vancouver, for respondents Jones and Warren.

*Owen, Bird,* Vancouver, for respondent Pacific Pilotage Authority. <sup>b</sup>

*The following are the reasons for judgment delivered orally in English by*

PRATTE J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division<sup>1</sup> directing Captain Burrill to answer two questions that were put to him when he was examined for discovery as an officer of the Crown.

In these proceedings, the respondent is claiming damages from the Crown following the running aground of a ship owned by the respondent near Haddington Island, British Columbia, in an area where a "voluntary traffic separation scheme" had been recommended by the Department of Transport. The statement of claim alleges that one of the causes of the accident was the improper design of the "traffic separation scheme" by servants of the Crown. The Crown's statement of defence alleges that any damage suffered by the respondent was attributable to its own negligence. <sup>e</sup>

It is not contested that Captain Burrill is an experienced mariner; it is also common ground that he played a part in the preparation of the "traffic separation scheme". <sup>f</sup>

The two questions that Captain Burrill was ordered to answer read as follows:

73. Now, I want you to tell me, if you would, how you would navigate that passage if you were proceeding from relatively north to south. I want you to tell me. <sup>g</sup>

77. I want to know what you say is the correct way to navigate that passage from north to south. I want to know what elements you would consider, what you think is proper to consider, and I'm relating now to tide, weather, use of the separation scheme, etc. Are you prepared to give me that information? <sup>h</sup>

As was said by the learned Trial Judge, these questions "clearly do not seek factual information

## PROCUREURS:

*Le sous-procureur général du Canada* pour l'appelante.

*Macrae, Montgomery, Hill et Cunningham,* Vancouver, pour l'intimée Irish Shipping Ltd.

*Bull, Housser & Tupper,* Vancouver, pour les intimés Jones et Warren.

*Owen, Bird,* Vancouver, pour l'intimée l'Administration de pilotage du Pacifique. <sup>b</sup>

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par*

LE JUGE PRATTE: Il s'agit d'un appel d'un jugement de la Division de première instance<sup>1</sup> enjoignant le capitaine Burrill de répondre à deux questions qui lui ont été posées au cours de son interrogatoire préalable à titre d'officier de la Couronne. <sup>c</sup>

L'intimée réclame à la Couronne des dommages-intérêts à la suite de l'échouement d'un de ses navires près de l'île de Haddington, en Colombie-Britannique, à un endroit où le ministère des Transports avait préconisé l'utilisation d'un «dispositif volontaire de séparation du trafic». La déclaration allègue que l'une des causes de l'accident était la conception fautive du «dispositif de séparation du trafic» imputable à des préposés de la Couronne. Dans sa défense, la Couronne allègue que les dommages qu'a subis l'intimée sont dus à sa propre négligence. <sup>d</sup>

On ne conteste pas que le capitaine Burrill est un marin d'expérience ni qu'il a participé à la préparation du «dispositif de séparation du trafic». <sup>e</sup>

On a ordonné au capitaine Burrill de répondre aux deux questions suivantes:

73. Dites-moi, je vous prie, comment vous navigueriez à travers ce passage si vous vous dirigiez du nord vers le sud. Je veux que vous me le disiez. <sup>f</sup>

77. Je veux savoir quelle est, selon vous, la bonne façon de naviguer à travers ce passage du nord vers le sud. Je veux connaître les éléments dont vous tiendriez compte, ceux dont il faut d'après vous tenir compte; je veux parler de la marée, du temps, de l'utilisation du dispositif de séparation, etc. Êtes-vous disposé à me donner ces renseignements? <sup>g</sup>

Comme l'a dit le savant juge de première instance, ces questions «visent manifestement non pas

<sup>1</sup> T-1107-73.

<sup>1</sup> T-1107-73.

with respect to the chart, passage or navigational aids, but ask for the expression of an opinion by a duly qualified expert as to the correct way to navigate the passage in question.”

Counsel for the respondent conceded that, as a general rule, one is not permitted to ask for an expression of opinion from a person who is examined for discovery. He contended, however, that there is an exception to that rule; he said that the decision under appeal “is supported by the governing authorities which permit a witness with expert qualifications to be asked his opinion if the exercise of his expertise is put in issue by the facts alleged in the pleadings.” Counsel referred mainly to two decisions of the British Columbia Court of Appeal.<sup>2</sup>

Assuming, without deciding,

(1) that there is no material difference between the Rules of this Court concerning examination for discovery and the British Columbia Supreme Court Rules on the same subject,

and

(2) that the decisions of the British Columbia Court of Appeal invoked by the respondent should be followed by this Court,

nevertheless, it is our opinion that the two questions that Captain Burrill was ordered to answer were not permissible because they did not come within the exception established by those decisions.

In our view, contrary to what was said by counsel for the respondent, since the questions did not relate to the “traffic separation scheme”, they were not rendered permissible by the fact that the expertise of Captain Burrill as one who had taken part in the preparation of the scheme, was put in issue by the allegations of the statement of claim. Moreover, in our view, the fact that those questions might be related to the allegation of the respondent’s negligence contained in the statement of defence does not alter the situation since that allegation of negligence clearly did not raise the issue of the expertise of Captain Burrill.

<sup>2</sup> *Westcoast Transmission Co. Ltd. v. Canadian Phoenix Steel and Pipe Limited* [1971] 1 W.W.R. 241; *Shickele v. Rousseau* (1966) 55 W.W.R. 568.

à obtenir des renseignements réels relatifs à la carte, au passage ou aux balisages, mais l’avis d’un expert dûment qualifié sur la bonne façon de naviguer à travers le passage en question».

<sup>a</sup> L’avocat de l’intimée a admis que, d’une façon générale, il n’est pas permis de demander l’opinion d’une personne qui subit un interrogatoire préalable. Il a affirmé cependant qu’il existe une exception à cette règle; il a dit que la décision dont on appelle [TRADUCTION] «est en accord avec la jurisprudence qui permet que l’on demande l’opinion d’un témoin ayant qualité d’expert si l’application de ses connaissances techniques est mise en doute par les faits allégués dans les plaidoyers.»  
<sup>b</sup> L’avocat s’est reporté en particulier à deux décisions de la Cour d’appel de la Colombie-Britannique<sup>2</sup>.

A supposer, sans nous prononcer sur ce sujet,

<sup>d</sup> (1) qu’il n’existe aucune différence importante entre les Règles de cette cour relatives à l’interrogatoire préalable et celles de la Cour suprême de la Colombie-Britannique,

et

<sup>e</sup> (2) que cette cour doit suivre les décisions de la Cour d’appel de la Colombie-Britannique qu’invoque l’intimée,

<sup>f</sup> nous serions quand même d’avis que les deux questions auxquelles on a enjoint le capitaine Burrill de répondre n’étaient pas admissibles parce qu’elles ne relevaient pas de l’exception que ces décisions ont établie.

<sup>g</sup> Selon nous, contrairement à ce qu’a dit l’avocat de l’intimée, puisque les questions ne se rapportaient pas au «dispositif de séparation du trafic», elles ne sont pas devenues admissibles du fait que les allégations de la déclaration ont mis en doute les connaissances techniques du capitaine Burrill à titre de personne ayant participé à la préparation du dispositif. De plus, à notre avis, le fait que ces questions puissent avoir rapport à la partie des conclusions de la défense où on allègue la négligence de l’intimée ne modifie pas la situation puisque l’allégation concluant à la négligence n’a pas mis en doute les connaissances techniques du capitaine Burrill.

<sup>2</sup> *Westcoast Transmission Co. Ltd. c. Canadian Phoenix Steel and Pipe Limited* [1971] 1 W.W.R. 241; *Shickele c. Rousseau* (1966) 55 W.W.R. 568.

For these reasons, the appeal will be allowed with costs.

\* \* \*

URIE J. concurred.

\* \* \*

SMITH D.J. concurred.

Pour ces raisons, l'appel est accueilli avec dépens.

\* \* \*

a LE JUGE URIE y a souscrit.

\* \* \*

LE JUGE SUPPLÉANT SMITH y a souscrit.